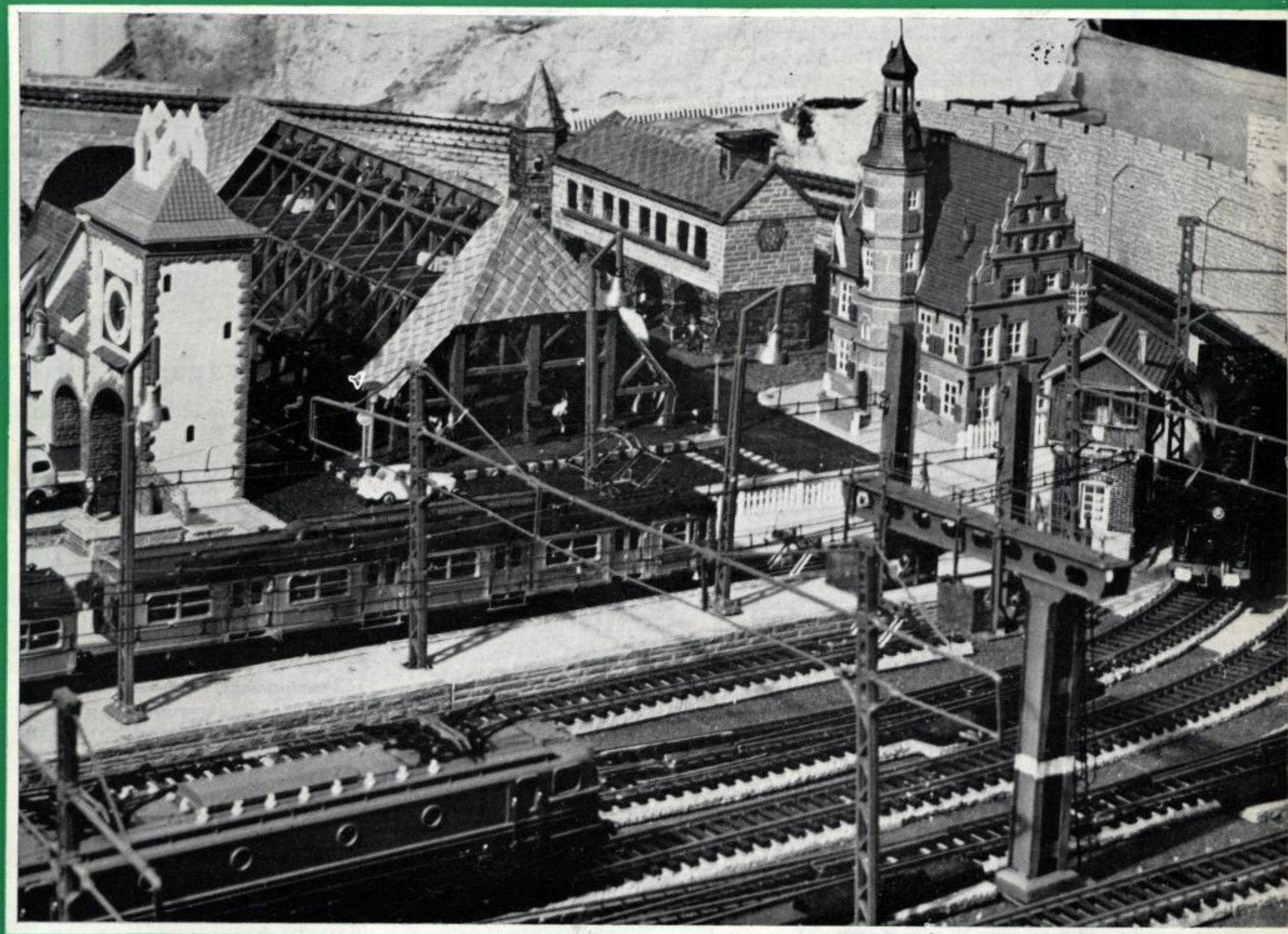
LoCo revue

N° 277
octobre 1967

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



TELECOMMANDE HF JOUEF - C.S.A. - RESEAU HO ESCAMOTABLE

Prix en FRANCE 3,60 F
á l'Etranger 4,00 F

Sommaire complet page 417

LOCO revue

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

B.P. 9 56-AURAY

Tél. 65 AURAY (Morbihan) —
C. C. P. France 2081-39 PARIS
Belgique 6000-32 BRUXELLES

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur
de FERPRESS
(Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Paraît le 1er de chaque mois

Fondateur :
Jean-Edm. FOURNEREAU.
Directeur et rédacteur :
Jean FOURNEREAU Fils

ADMINISTRATION

rédaction - publicité
abonnement

Editions LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
R. C. Lorient 66 A 182

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

VOLUME XXVI N° 277 OCTOBRE 1967

SOMMAIRE

	Page
Réseau escamotable d'appartement en HO	418
Construction d'une 030 TB Ouest (suite)	422
Les signaux J.L.	428
La télécommande HF Jouef	431
Le plan du mois	432
Flash sur le congrès MOROP 1967	435
Commande Sélective Automatique	436
Model shopping	439
Les nouveaux modules de commande électronique CODAR	441

Dans notre prochain numéro

(Sommaire provisoire)

Le congrès MOROP de Bilbao par l'image — Le chemin de fer du GURTEN-KULM à Berne — Utilisation de locomotives à courant continu sur réseaux Märklin — Construction d'une 030 TB Ouest (suite) — Commande Sélective Automatique (suite). Courrier du " O ".

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Sur le réseau H.B. en écartement HO décrit dans ce numéro, traction électrique et vapeur coexistent dans un décor pittoresque dont on appréciera la disposition plaisante et réaliste.

On the ruggle-away H0 layout described in this issue : steam and electric hauling co-exist in a picturesque scenery.

Dampf - und Elektrobetrieb auf der in diesem Heft beschriebenen HO Klappanlage.

Cliché **LOCO-REVUE.**

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes maisons spécialisées** ainsi que dans es **bibliothèques des gares** S.N.C.F. de la région parisienne et des grandes villes de province (plus de 450 points de vente).

LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER
Le Numéro Single Copy	3,60 F	4,00 F. ou 3,20 DM ou 5 SH ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F (1)	40,00 F. ou 32 DM ou 50 SH ou Dollar 8,00 (1)

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,90 F en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse

(1) Supplément pour emballage cartonné : 2 F.

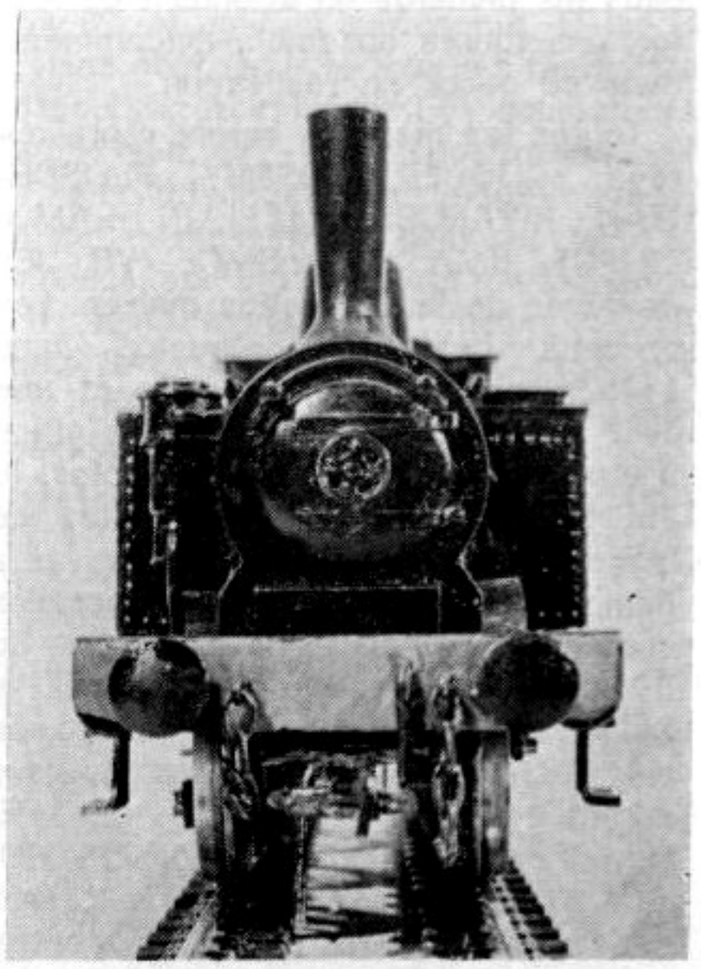
Construisons une 030.TB Ouest

LET US BUILD A O-6-0 TB OF THE WESTERN REGION

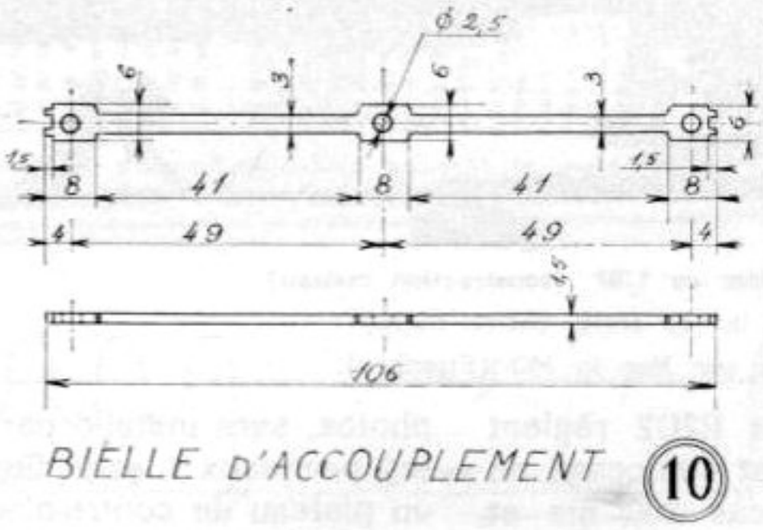
WIR BAUEN EINE TENDERLOK TYP 030 TB DES WEST-BEZIRKES

par Y. VALTEL

(Suite, voir notre précèdent numéro)

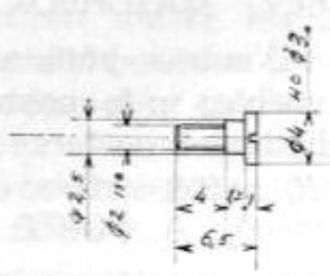


Le modèle en écartement "S" de Mr Valtel.



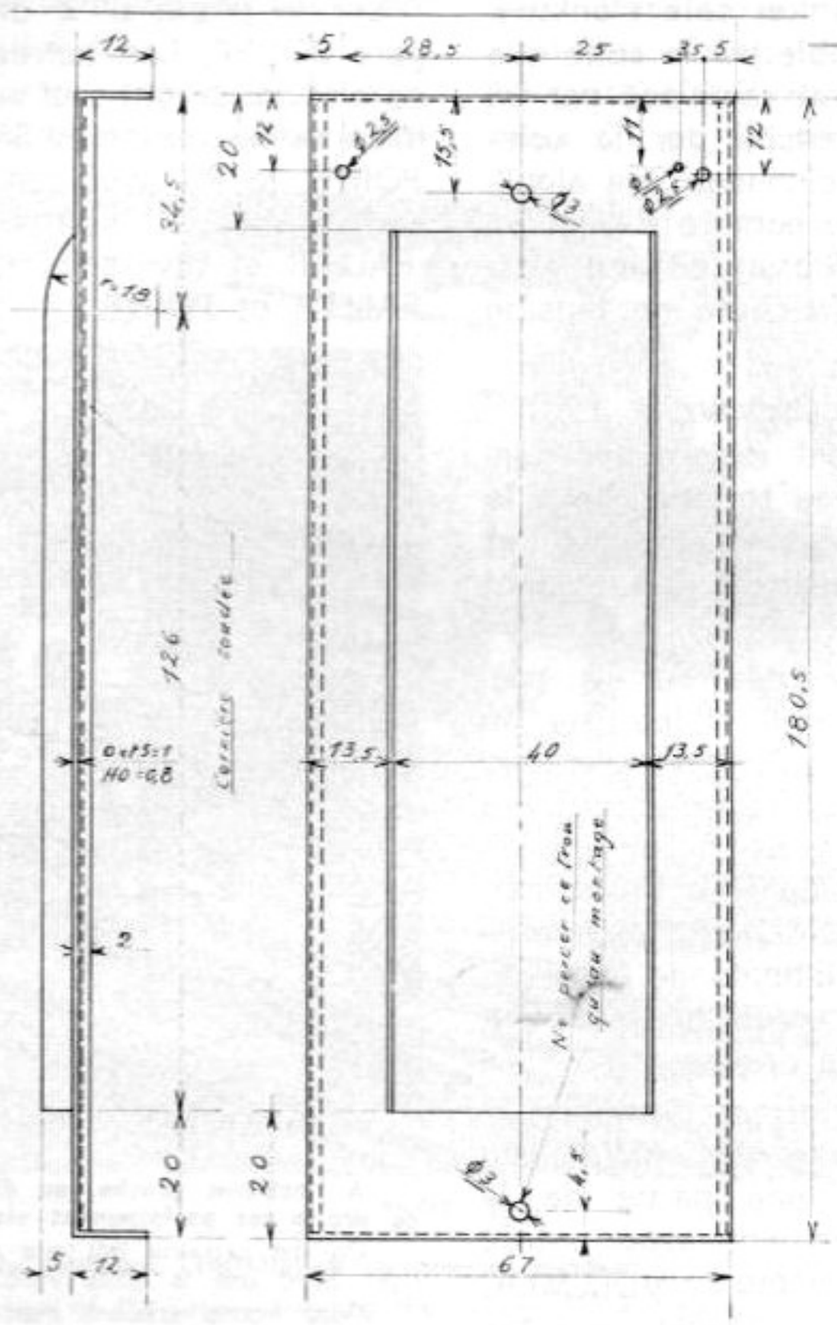
BIELLE D'ACCOUPLEMENT (10)

O	S	HO
1,5	1	0,8
2,5	2,5	2
3	2	1,5
4	2,5	2
6	4	3
8	6	4
41	27	20,5
49	33	24,5
106	71	53



Maneton (11)

O et S	HO
1	1
1,5	1,5
ϕ 2	ϕ 1,5
ϕ 2,5	ϕ 2
4	2
6,5	4,5



Tablier (12)

Les cotes soulignées sont valables pour les 3 Echelles.

O	S	HO
2	1,3	0,8
3,5	2,4	1,7
4,5	3	2,7
5	3,4	2,5
11	7,4	5,5
12	8	6
13,5	8	5,75
15,5	10,3	7,7
18	12	9
20	13,5	10
25	16,8	12,5
28,5	19,1	14,25
34,5	23,3	17,5
40	29	22
67	45	33,5
126	85,2	63,4
180,5	122	90,9

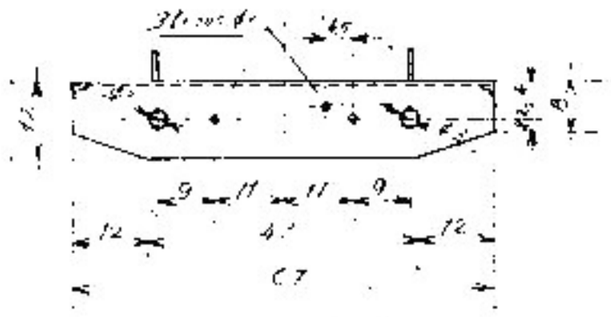
BIELLES D'ACCOUPLEMENT (dessin nº 10)

Ces bielles sont tirées dans les bandes qui ont été percées en même temps que les longerons. Tracer en partant des trous, aléser ceux-ci au diamètre voulu et découper.

MANETON (dessin nº 11)

Les manetons de bielles d'accouplement sont constitués par une vis tête cylindrique de diamètre et longueur indiqués sur le plan, et d'un petit tube d'acier de préférence enfilé sur cette vis. La longueur de ce tube doit être légèrement supérieure à l'épaisseur de la bielle pour éviter de bloquer celle-ci. On peut aussi employer comme maneton des vis épaulées comme l'indique le dessin.

Il serait préférable de tarauder les trous de maneton avec un filet à droite pour le côté gauche et un filet à gauche pour le côté droit, pour éviter le desserrage en cours de route, mais ceci n'est pas obligatoire. Un bon serrage suffira. On peut aussi coller les vis au montage.



Tablier

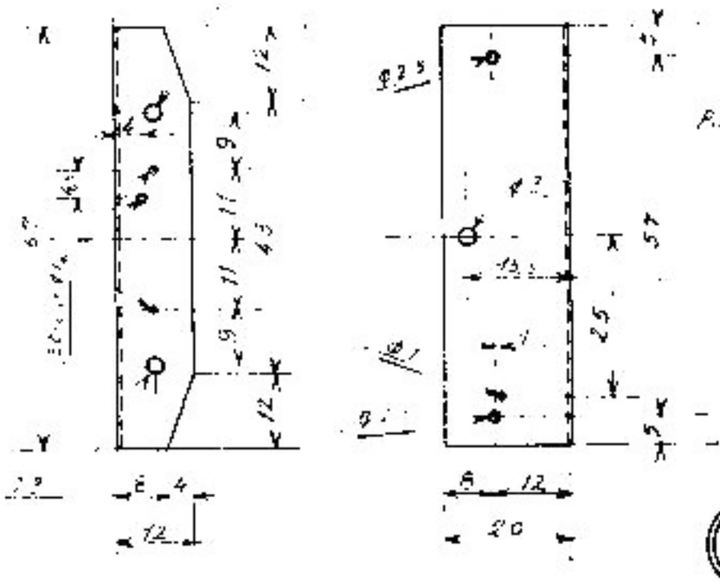
12

O	S	HO
2	1,3	1
Ø3	Ø2	Ø1,5
4	2,7	2
4,5	3	2,25
6	4	3
8	5,5	4
9	6	4,5
11	7,4	5,5
12	8	6
43	29	21,5
67	45	33,5

Voir dessins de tamponnement avant et arrière

(Les cotes soulignées sont valables pour les 3 Echelles)

Plans pour tablier en plusieurs parties.

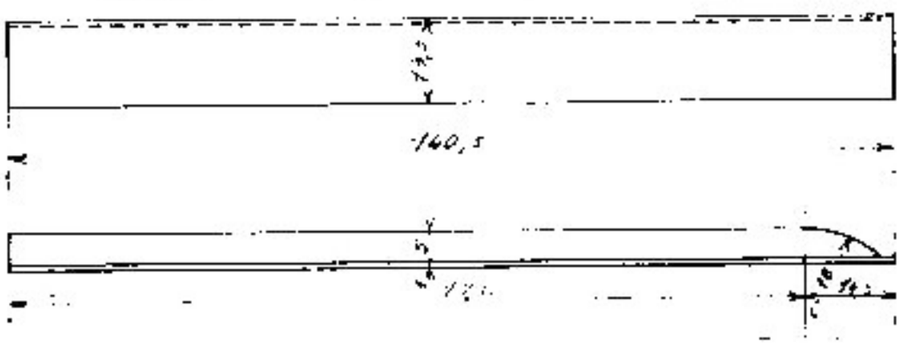


Partie Avant

12A

(Les cotes soulignées sont valables pour les 3 Echelles)

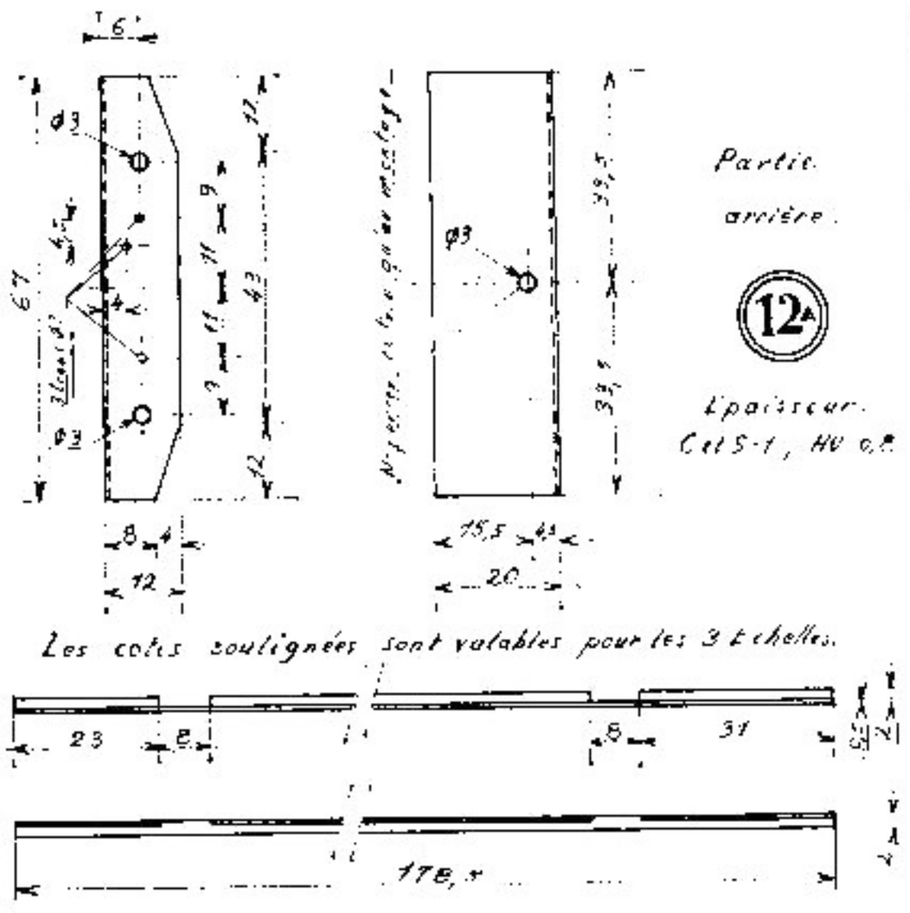
Epaisseur : O et S : 1 HO = 0,8.



O	S	HO
1	0,6	0,6
3	2	1,5
Ø3	Ø2	Ø1,5
4	2,7	2
4,5	3	2,2
5	3,4	2,5
6	4	3
8	5,5	4
9	6	4,5
11	7,4	5,5
12	8	6
15,5	10,3	7,7
20	13,5	10
25	16,8	12,5
43	29	21,5
67	45	33,5

O	S	HO
1	1	0,8
3	3,4	2,5
13,5	8	5,75
14,5	9,8	7,3
18	12	9
126	85,2	63,4
140,5	95	70,7

Faire 2 pièces symétriques.



Les cotes soulignées sont valables pour les 3 échelles.

Partie arrière

12A

Epaisseur. Cet S : 1, HO 0,8

O	S	HO
23	15,5	11,5
4	2,7	2
4,5	3	2,25
6	4	3
8	5,5	4
9	6	4,5
11	7,4	5,5
12	8	6
15,5	10,3	7,7
20	13,5	10
33,5	22,5	16,75
43	29	21,5
67	45	33,5

O	S	HO
2	1,3	1
8	5,5	4
23	15,5	11,5
31	20,9	15,5
178,5	120	89

Faire 2 pièces symétriques

Réservoir d'air

13

C	S	HO
2	1,3	1
6	4	3,5
Ø9	Ø6	Ø4,5
20	13,5	10

Tampon

14

O	S	HO
1	0,6	0,4
Ø3	Ø2	Ø1,5
4	2,7	2
5	3,5	2,5
9	6	4
19	Ø6	Ø4,5
20	13,5	10

MONTAGE DU CHASSIS

Monter les ressorts à leur place en les soudant par l'œillet. Une petite tige d'aluminium passée dans le trou de 1 mm permettra de leur donner la position exacte. (Attention à l'épaisseur du palier après soudure.)

Percer le palier au diamètre voulu. Enlever soigneusement les bavures, monter les balanciers avec des rivets de ⌀ 1. Mettre en place les tiges de suspension et les souder.

Monter les entretoises, les caissons et le support de moteur. Vérifier l'alignement des longerons. Il faudra démonter un longeron pour mettre les essieux en place. Peindre en noir mat les différentes pièces et monter les essieux. Remonter le longeron. Mettre en place les roues et les bielles d'accouplement. (Attention au décalage de 1/4 de tour.) Vérifier le fonctionnement sous tension.

TABLIER (dessin n° 12)

Le tablier peut être tiré d'une seule pièce dans une planche de laiton de 1 mm. Le dessin n° 12 en donne les dimensions. Il peut aussi être fait en plusieurs pièces dont les dessins sont donnés au n° 12-A. Ces pièces sont décapées et soudées à l'étain. Les bords du tablier seront renforcés par une petite cornière soudée sur toute la longueur entre les deux traverses de tamponnement.

Si le tablier est fait en plusieurs parties, il sera plus pratique de percer les trous des traverses de tamponnement avant soudure.

LES ACCESSOIRES

LES RÉSERVOIRS D'AIR COMPRIMÉ (dessin n° 13)

Les réservoirs d'air comprimé sont pris dans un morceau de laiton rond autour duquel sont soudées deux petites bandes de laiton de 1/10 figurant les brides de fixation. Ils sont fixés au tablier par une vis de ⌀ 2.

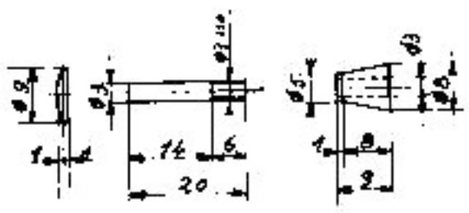
LES TAMPONS (dessin n° 14)

Ceux-ci peuvent être secs ou à ressorts suivant la volonté du constructeur. Les tampons secs ne présentent guère de difficultés. Ils peuvent être tournés directement suivant le dessin n° 14 ou composés de plusieurs éléments soudés les uns aux autres (dessin n° 14-A) et fixés par la partie filetée à la traverse de tamponnement.

Pour le O et le HO, les maisons spécialisées vendent des tampons à ressort qui peuvent convenir. Néanmoins le constructeur de cette machine peut faire lui-même ses tampons.

Le tampon à ressort proprement dit est tourné aux cotes du dessin n° 14-B ou composé d'une tige de laiton à l'extrémité de laquelle on soude une petite rondelle de laiton ou de cuivre

Tablier.

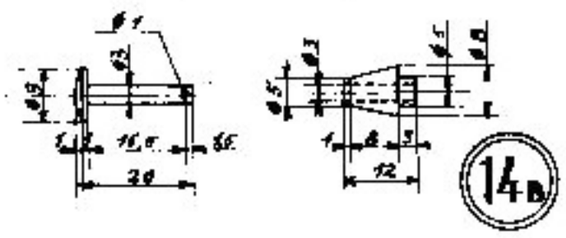


Tampon sec en plusieurs parties.

O	S	HO
1	0,6	0,5
ϕ3	ϕ2	ϕ1,5
5	3,4	2,5
6	4	3
6	5,5	4
9	6	4,5
14	9,5	7
20	13,5	10

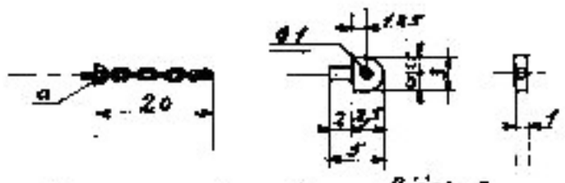
14A

Tampon à ressort.



O	S	HO	O	S	HO
ϕ1	ϕ0,5	ϕ0,5	8	5,5	4
1	0,6	0,5	9	6	4,5
1,5	1	1	12	8	6
ϕ3	ϕ2	ϕ1,6	16,5	11,3	8,2
5	3,4	2,5	20	13,5	10,2

14B



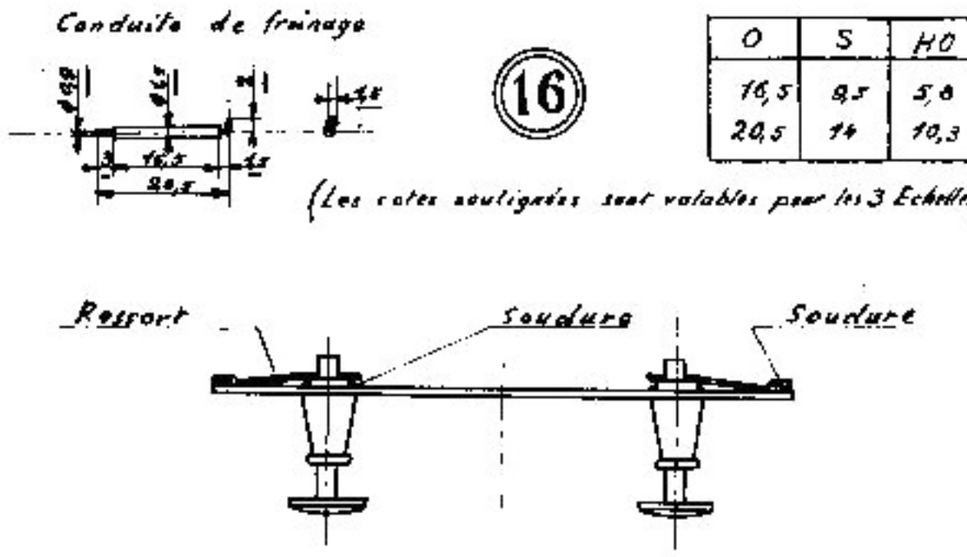
Chaine de sécurité

Pièce a

15

O	S	HO
1	0,8	0,5
1,25	1	1
1,5	1	1
2	2	2
2,5	2	2
3	2	2
5	4	4
20	13,5	10

Conduite de freinage



16

O	S	HO
16,5	9,5	5,8
20,5	14	10,3

(Les cotes soulignées sont valables pour les 3 Echelles)

Fig. 9

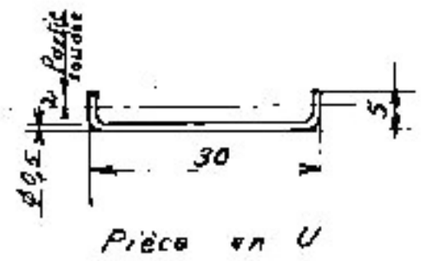
de 0,5 mm d'épaisseur. Le petit trou de 1 mm percé à l'autre extrémité de la tige sert au montage du ressort. Le fût du tampon est tiré dans un morceau de jet de laiton de diamètre approprié. Percer, puis donner la forme et couper. Ce fût est soudé sur la traverse de tamponnement dont les trous auront été préalablement agrandis. Les ressorts seront formés et soudés suivant la figure 9.

Sur les traverses de tamponnement seront également montées les chaînes de sécurité dessin n° 15, la conduite de freins, dessin n° 16, constituée par un morceau de fil électrique isolé et muni d'un petit crochet, et la pièce en U, dessin n° 17.

LES MARCHEPIEDS (dessin n° 18)

Les marchepieds sont en tôle de laiton de 0,5 mm d'épaisseur. Découper 4 pièces n° 18-A, les percer à 1 mm et cambrer. Découper ensuite 4 petites

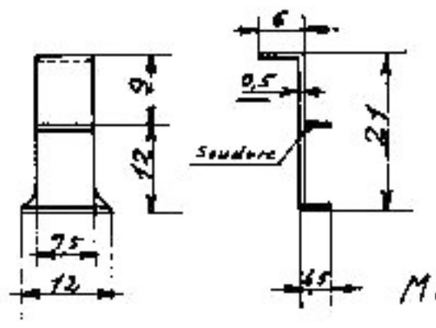
Tablier



Pièce en U

17

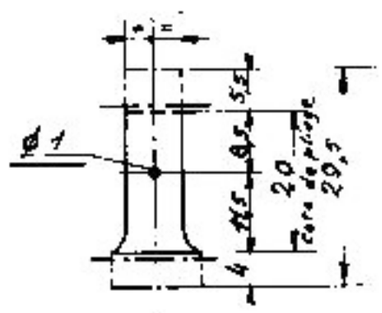
O	S	HO
5	4	3
30	20	15



Marchepied

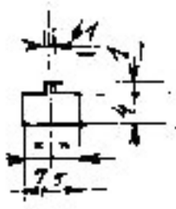
18

O	S	HO
4,5	3	2,3
6	4	3
7,5	5	3,7
9	6	4,5
12	8	6
21	14	10,5



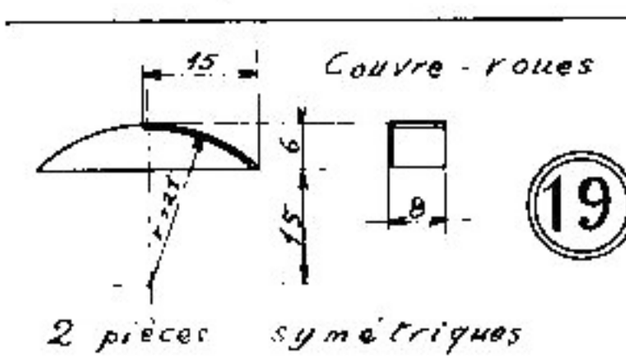
18A

O	S	HO
4	2,5	1,8
5,5	3,5	2,5
8,5	5,5	4
11,5	7,5	5,5
20	13	9,5
29,5	19	13,8



18B

O	S	HO
4	2,5	1,8
7,5	5	3,7



19

O	S	HO
6	4	3
8	6,5	5
15	10	7,5
21	14	10,5

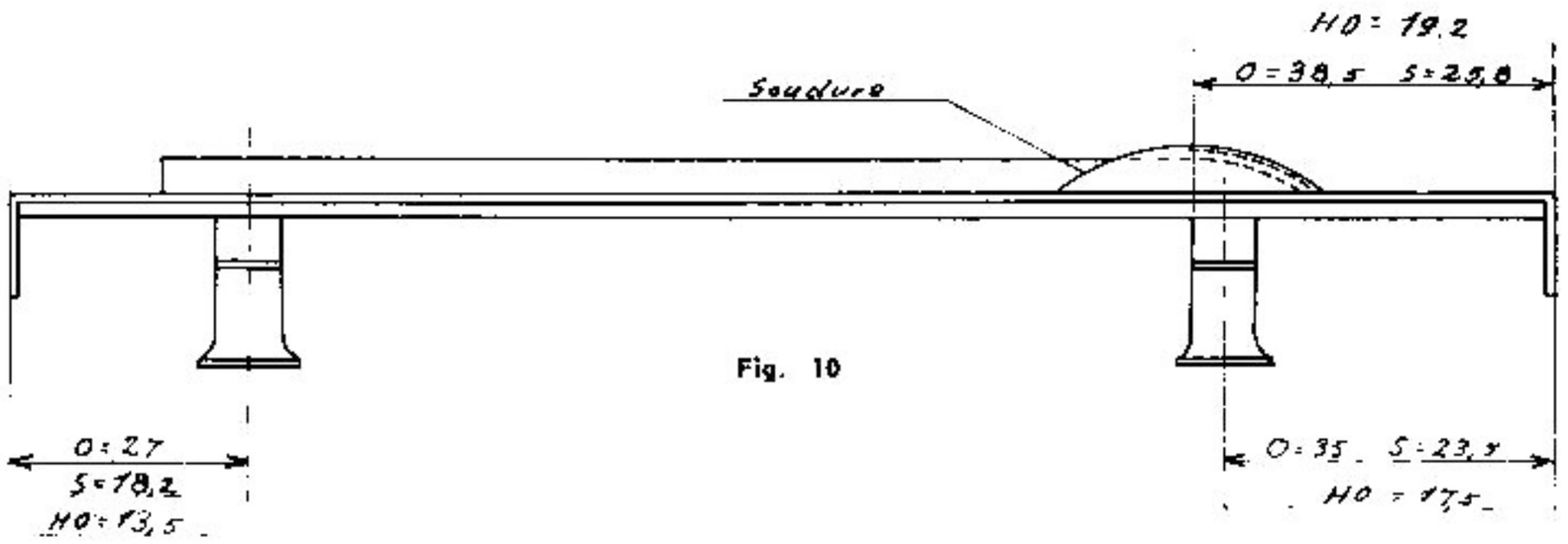


Fig. 10

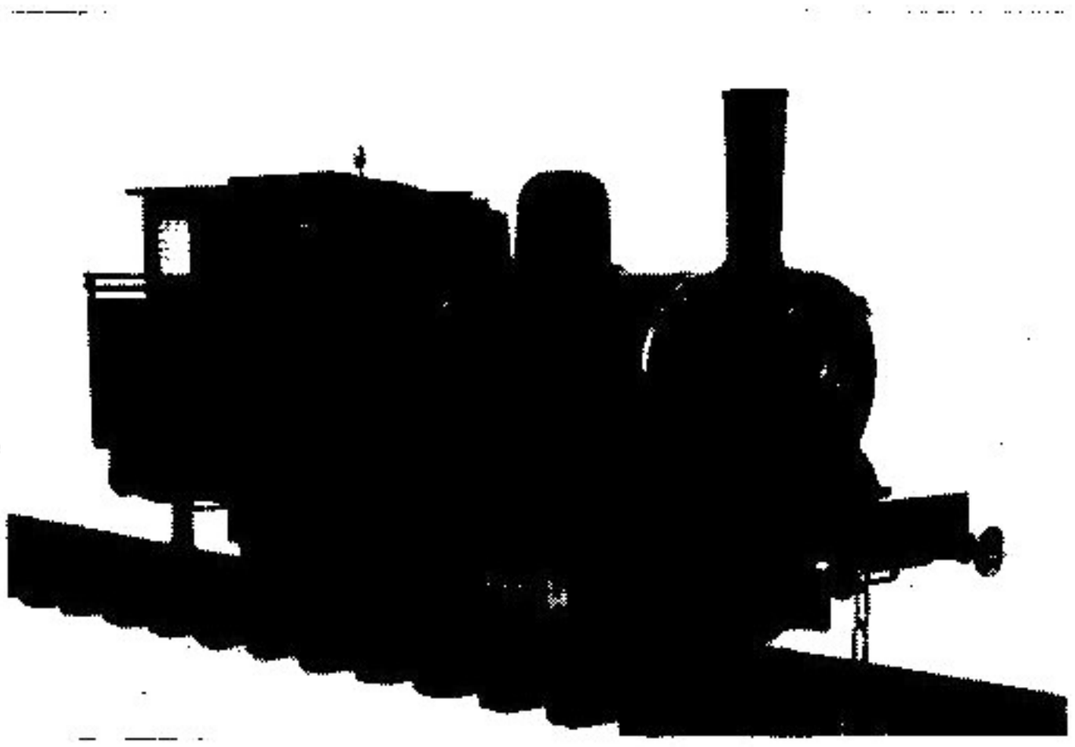
pièces n° 18-B en commençant par le tenon. Monter ces pièces sur la pièce 18-A, riveter légèrement, souder et finir à la lime.

Ces marchepieds seront soit rivés (prévoir des trous pour les rivets), soit soudés au tablier aux endroits indiqués à la figure n° 10.

LES COUVRE-ROUES (dessin n° 19)

Les couvre-roues en deux pièces, un secteur et une plaquette rectangulaire, sont découpés dans du laiton de 3 ou 4/10. Il est plus facile de les découper ensemble. Ils seront ainsi identiques.

Après découpage, cambrer les plaquettes et les assembler par soudure à l'intérieur, arrondir légèrement l'angle à la lime. Les souder ensuite sur le tablier suivant la figure n° 10.



Cliché Loco-Revue

Modèle de la locomotive 030 TB OUEST réalisé au 1/43 par les anciens Etablissements JFJ.

Model of a 0-6-0 tank engine realised by the J.F.J works in O gauge.

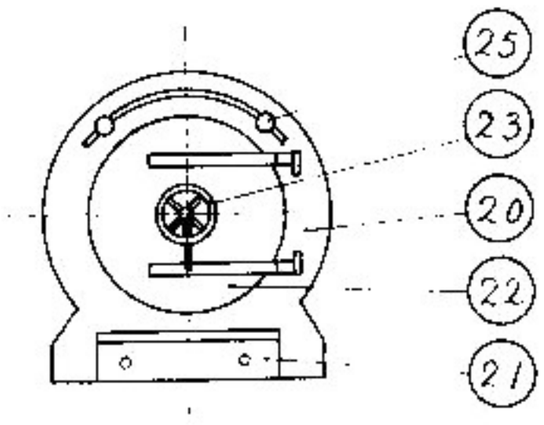


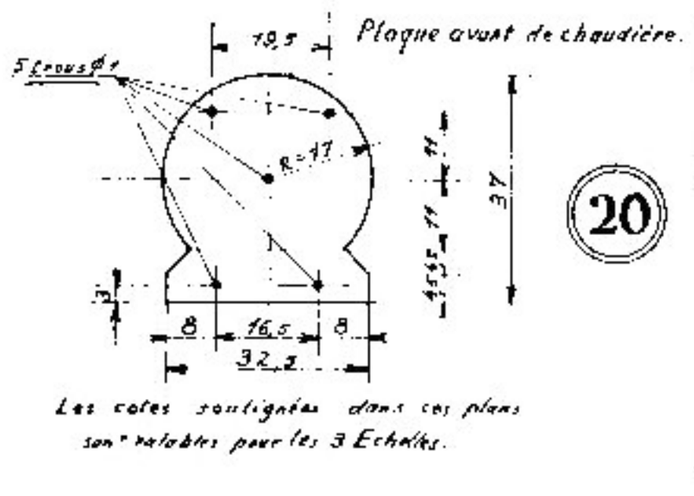
Fig. 11

Fig. 12

CHAUDIÈRES, CAISSES A EAU, CABINE ET SOUTE A CHARBON, DEVANT DE CHAUDIÈRE (fig. 11)

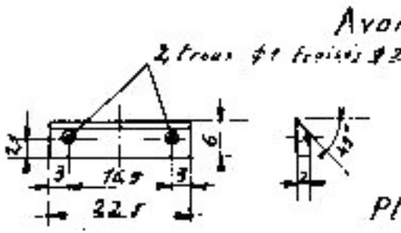
Le devant de chaudière est constitué par une tôle de laiton de 0,5 mm (ou 0,8 pour le 0) sur laquelle est rapportée la porte de boîte à fumée. Cette tôle est découpée et percée suivant le dessin n° 20. A sa base est rivée une petite plaque (dessin n° 21). La porte de boîte à fumée (dessin n° 22) est faite dans un morceau de cuivre galbé et finie à la lime au diamètre et à l'épaisseur voulus. Un trou est percé en son centre pour permettre son montage sur la plaque n° 20 ainsi que la pose du volant de fermeture (n° 23). Ce volant peut être fait de diverses façons. Il peut être découpé et soudé sur une vis de ⌀ 1. On peut aussi prendre, comme le font beaucoup de modélistes, la partie mâle d'un bouton-pression. Percer un trou de 1 mm en son centre et y introduire une vis de ⌀ 1 à laquelle on aura préalablement diminué la tête. Sur cette vis, derrière le volant mettre un petit bout de fil de cuivre pour imiter la poignée de verrouillage de la porte.

Souder sur la porte les deux charnières formées de deux petites lames de laiton de 1/10 d'épaisseur, enroulées à une extrémité pour figurer les gonds (fig. 12).



20

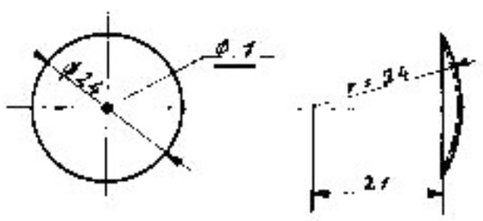
O	S	HO
3	2	1,5
4,5	3	2,25
8	5,4	4
11	7,4	5,5
16,5	11	8,3
17	11,4	8,5
19,5	13	9,7
32,5	21,8	16,3
37	24,8	18,5



21

Plaquette avant.

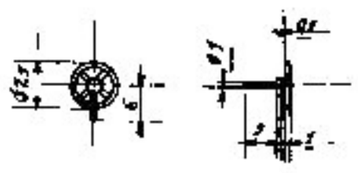
O	S	HO
2	1,5	1
3	2	1,5
6	4	3
16,5	11	8,3
22,5	15	11,3



22

Porte de boîte à fumée

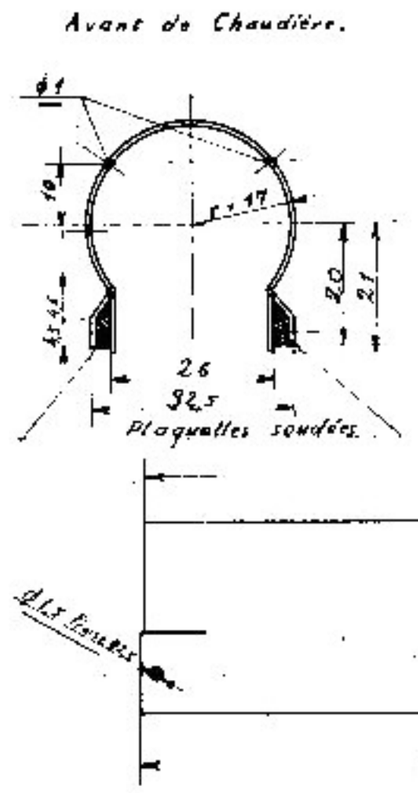
O	S	HO
21	14	10,5
24	16	12

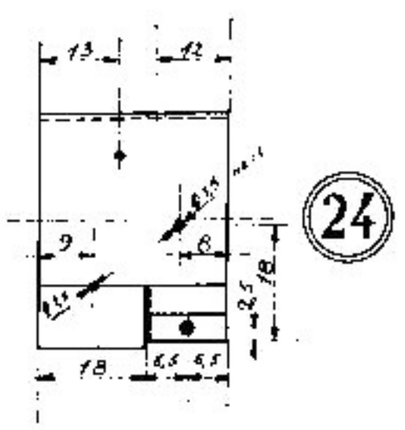


23

Volant de porte

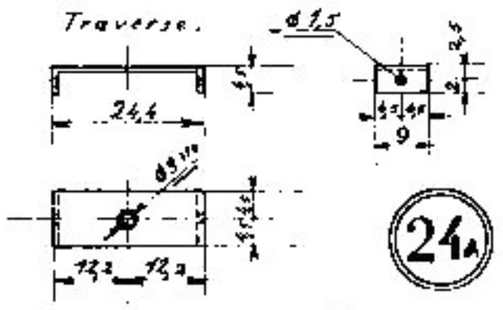
O	S	HO
5	3,5	2,5
6	4	3
7,5	5	3,7



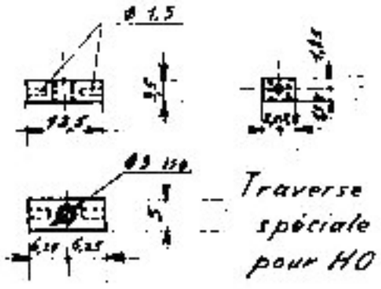


24

O	S	HO
2,5	1,5	1,75
⌀3	⌀3	⌀2
4,5	3	2,25
6,5	4,3	3,25
8	5,4	4
9	6	4,5
10	6,7	5
12	8	6
13	8,6	6,5
17	11,4	8,5
18	12	9
20	13,4	10
21	14	10,5
26	17	13,5
31	21	15,5
32,5	22	16,3
97	65,2	48,5
98	65,8	49



24A



Traverse spéciale pour HO

O	S
2	1,2
2,5	1,5
4,5	3
9	6
12,2	8
24,4	16

La partie avant de la chaudière est représentée par le dessin n° 24. Elle est prise dans la tôle de laiton de 0,5 mm (0,8 mm pour le 0) et formée suivant le dessin n° 24.

La traverse (dessin n° 24-A) est tirée dans du laiton de 1 mm et pliée suivant le plan. Elle est rivée de part et d'autre de la pièce n° 24.

SUPPORTS DE RAMBARDE
(dessin n° 25)

Les supports de rambardes sont décolletés dans du laiton. Pour les réaliser, prendre un fil de 2 à 3 mm de diamètre et d'une vingtaine de millimètres de longueur. Profiler la pièce à la lime sur le tour ou sur la perceuse, puis pointer et percer le petit trou. Couper le support et finir la sphère à la lime.

MONTAGE DE LA PARTIE AVANT DE LA CHAUDIÈRE (fig. 13)

River la traverse n° 24-A sur la pièce n° 24. Souder par l'intérieur la pièce n° 24 sur la plaque n° 20 sur laquelle on aura d'abord rivé la plaquette n° 21. Monter la rambarde avant et souder à l'intérieur. (La rambarde est faite dans un fil de cuivre non recuit ou de laiton cintré au rayon voulu.)

Monter alors la porte et le volant qui seront maintenus par la vis de 1 mm et un écrou.

Le cercle de chaudière en laiton poli de 1/10 d'épaisseur, peut être fait dans une bande de 2 mm pour le 0, 1,5 mm pour le S, 1 mm pour le HO. Cette bande est soudée sur le corps de la chaudière.

N. B. — Les cercles de chaudière peuvent être faits d'une petite bande de papier-aluminium doré que l'on trouve comme emballage de certains bonbons. Enlever le papier de soie sur lequel est collée la feuille d'aluminium et couper des bandes. Les coller sur la chaudière après peinture et passer au besoin une couche très fine de vernis incolore.

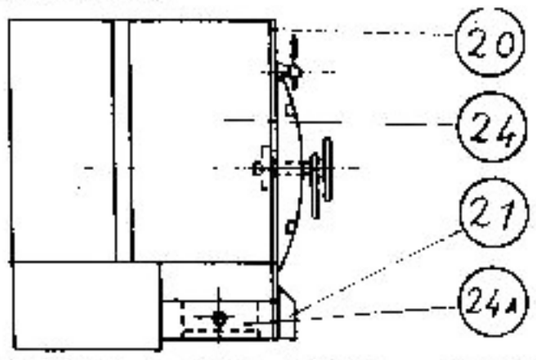


Fig. 13

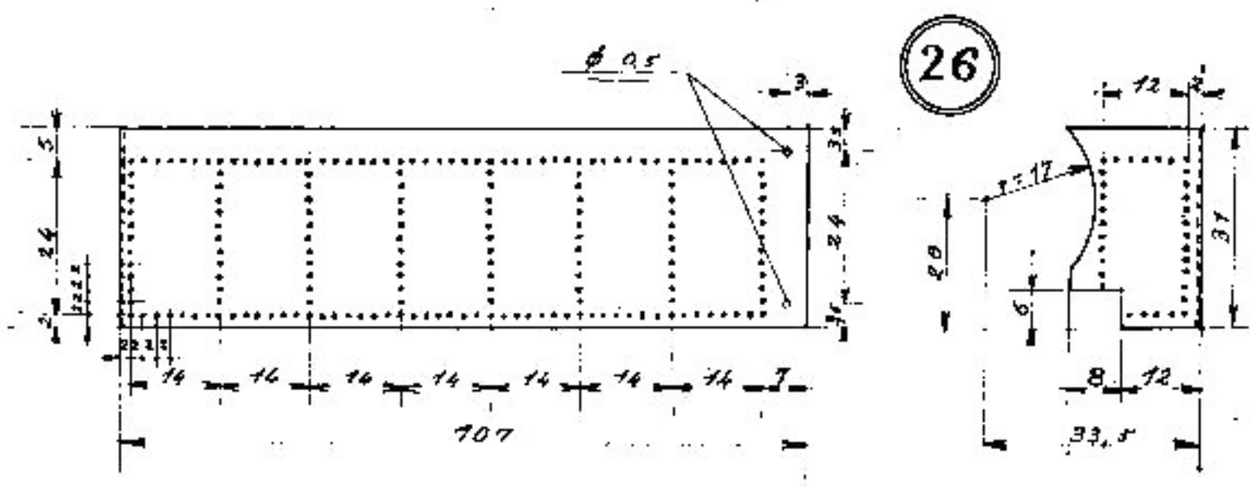
CAISSES A EAU (dessin n° 26)

Les caisses à eau sont en tôle de laiton de 0,3 à 0,4 mm d'épaisseur. Les deux caisses sont symétriques.

Découper ces tôles et, pour figurer les rivets, tracer sur la face intérieure les lignes de rivets. Poser la face extérieure sur un bloc de plomb de préférence (le bois, même dur, ne donne pas satisfaction) et avec un pointeau bien affûté, pointer les rivets. Retourner la plaque sur un morceau de bois bien plan et redresser la pièce à l'aide d'un maillet de bois ou mieux

25

Pour le HO, mettre les cotes de 2 et Ø2 à 1,5 et Ø1,5



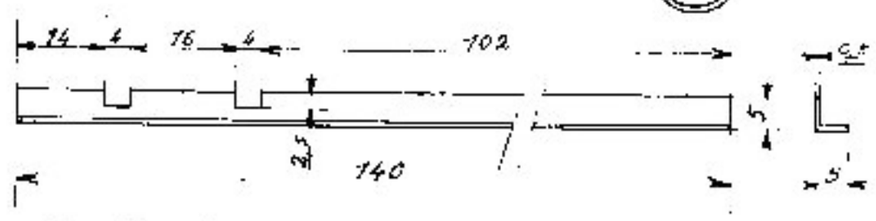
26

Côté de Caisse à eau.

2 pièces symétriques

O	S	HO	O	S	HO	O	S	HO
2	1,35	1	7	4,4	3,5	20	13,4	10
3	2	1,5	8	6,5	5	24	16,2	11,9
3,5	2,4	1,8	12	8	6	31	21	15,5
5	3,45	2,5	14	9,45	7	33,5	22,5	16,75
6	4	3	17	11,4	8,5	107	71,9	53,5

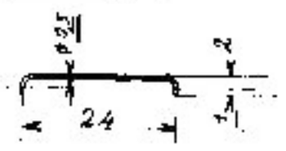
Superstructure.



27

Cornière de Caisses à eau — 2 pièces symétriques

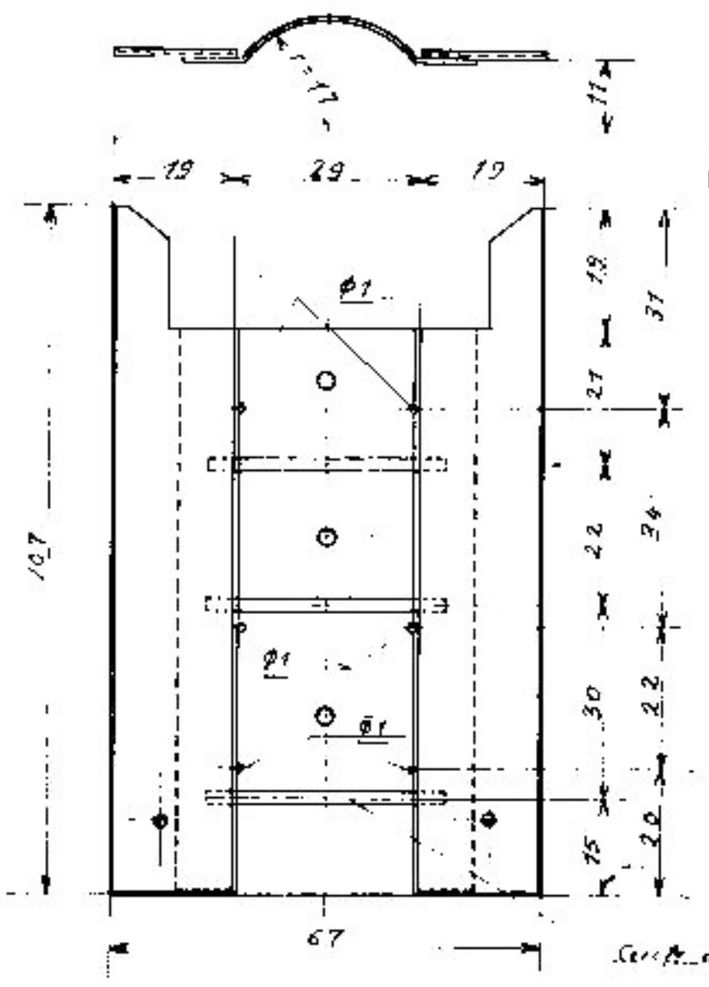
O	S	HO
2,5	1,5	1,5
4	3	2
5	3,5	2,5
14	9,2	7
16	10,4	8
102	68,4	51
140	94	70



28

Rambarde

O	S	HO
2	1,5	1
24	16,2	11,9



29

O	S	HO
11	7,4	5,5
15	10	7,5
17	11,4	8,5
19	12,8	9,5
20	13,4	10
21	14,1	10,5
22	14,8	11
29	19,5	14,5
30	20,2	15
31	20,9	15,5
34	22,8	17
67	45	33,5
107	71,9	53,5

Dessus de boîte à eau et de chaudière.

Cercle de chaudière de 0,5 0,8 et 1 d'épaisseur

d'une massette à embouts plastique. (Cette massette est très pratique, ne marque pas les pièces et se trouve dans toutes les quincailleries.)

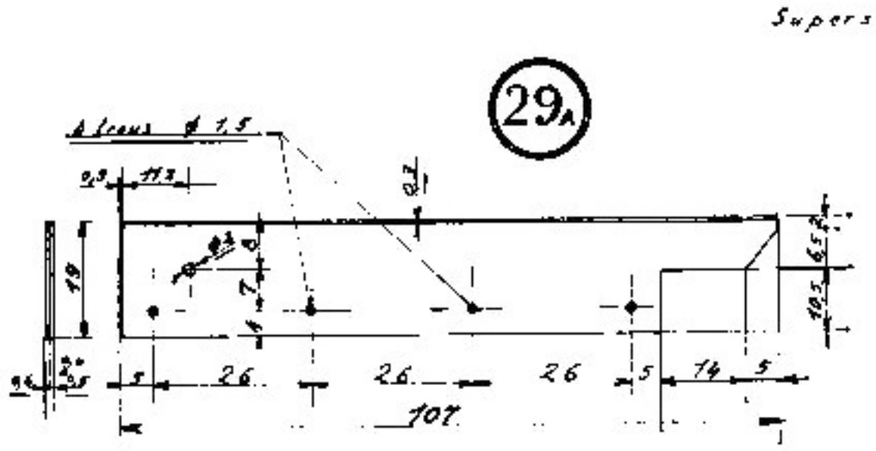
Après dressage, plier la partie avant. A la base des caisses à eau, souder la cornière n° 27. Monter et souder les rambardes n° 28.

DESSUS DE CAISSES A EAU ET CHAUDIÈRE (dessin n° 29)

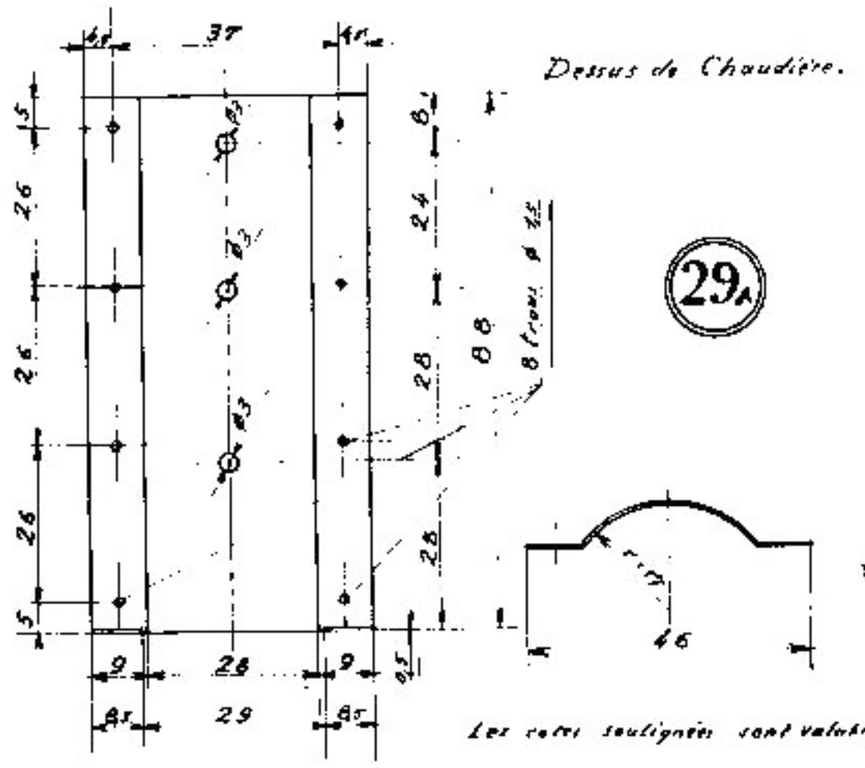
Les dessus de caisses à eau ne font qu'un seul ensemble avec la chaudière. Cet ensemble est réalisé en trois parties en tôle de 0,4 à 0,5 mm. Découper les trois pièces suivant les cotes du dessin n° 29-A. Pour réaliser la bordure des dessus de caisses à eau, plier à angle droit les côtés et extrémités avant de ces pièces suivant la figure n° 14. Limer pour ne laisser qu'une bordure de 0,2 à 0,3 mm d'épaisseur et de 0,6 à 0,7 de hauteur. Sur chacune de ces pièces fixer par un rivet la boite de remplissage n° 30 taillée dans un petit morceau de laiton d'épaisseur appropriée. Sur cette « boîte », souder le couvercle n° 31. Le corps de chaudière est galbé suivant le dessin n° 29-A et sur chacune de ses ailes sont rivés les dessus de caisses à eau. (Ne pas oublier les cercles de chaudière.) Souder alors les côtés de caisses à eau sous le dessus et à l'intérieur.

(à suivre)

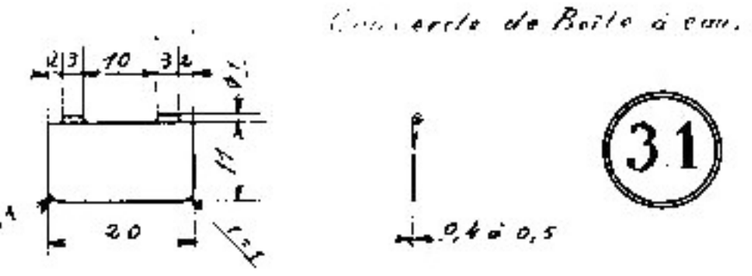
Fig. 14



O	S	HO
2	1,4	1
4	2,7	2
5	3,4	2,5
6,5	4,6	3,75
7	4,7	3,5
8	5,4	4
10,5	7	5,25
11,2	7,5	5,6
14	9,5	7
19	12,8	9,5
26	17,4	13
107	71,9	53,5



O	S	HO
ø3	ø3	ø2
4,5	3	2,25
5	3,4	2,5
8	5,4	4
8,6	5,7	4,25
9	6	4,5
11	7,4	5,5
17	11,4	8,5
24	15,9	12
26	17,4	13
28	18,9	14
29	19,3	14,5
37	24,9	18,5
46	30,9	23
88	59,5	44



O	S	HO
3,5	2,4	1,7
5	3,4	2,5
9	6	4,5
10	6,7	5
18	12	9

O	S	HO
r=1	r=1	r=0,5
2	1,4	1
3	2	1,5
10	6,5	5
11	7,4	5,5
20	13,3	10

les fiches documentaires

le matériel moteur et remorqué SNCF

14 séries de 12 fiches actuellement disponibles.

Tarif :

Fiche simple	**0,70 F**	+ frais d'envoi
Fiche double	**1,40 F**	+ frais d'envoi
Série de 12 fiches	**7,00 F**	franco
Abonnement (4 séries)	**25,00 F**	
Reliure	**3,00 F**	(franco : **3,50**)

Spécimen et liste sur demande, contre **0,75 F**

Savez-vous que les fiches documentaires **LOCO-REVUE**, sous un format pratique à l'italienne 245 × 155, vous permettent progressivement de vous constituer une documentation unique ?

Voulez-vous connaître les caractéristiques d'un engin donné, connaître le matériel réel dont vous possédez la reproduction à l'échelle, vérifier l'exactitude des dimensions et de la silhouette d'un modèle, connaître l'appellation exacte des engins moteurs ou véhicules SNCF et leur rôle ? Les fiches documentaires **LOCO-REVUE** vous apportent toutes les informations que vous recherchez : caractéristiques, histoire, photos et diagramme.

à la place du modéliste avec toutes ses exigences, et non à la place du débutant qui ne peut qu'être pleinement conquis pas le système évoqué.)

Nous avons vu que le réseau devait être alimenté en permanence par un transformateur unique de puissance.

Donc, en cas de déraillement imprévu (ce qui est malheureusement une éventualité à envisager), la totalité du courant d'alimentation peut être brutalement court-circuitée. Tout le réseau est alors en panne et l'effet des courts-circuits sur la voie et les roues du matériel n'est pas négligeable.

Sur le plan de la signalisation et du fait que chaque train est asservi à un poste de contrôle distinct, pour que celui-ci obéisse à un signal de façon automatique, il sera nécessaire qu'il soit d'abord identifié par le signal devant lequel il se présentera pour qu'ensuite, par le jeu des relais intéressés, ordre soit donné à son boîtier de commande respectif.

Il s'agit là d'une réalisation peu aisée et l'on devra se contenter d'une signalisation très simple comprenant une section de voie isolée provoquant l'arrêt brutal de l'engin la franchissant.

Le dispositif n'est par ailleurs actuellement compatible qu'avec le block-system à pédales et pas avec ceux par superposition de courants, du fait qu'il faut absolument proscrire tout condensateur en parallèle sur la voie.

D'autre part, l'inversion d'éclairage par cellule doit être supprimée si l'on veut profiter de l'éclairage à l'arrêt.

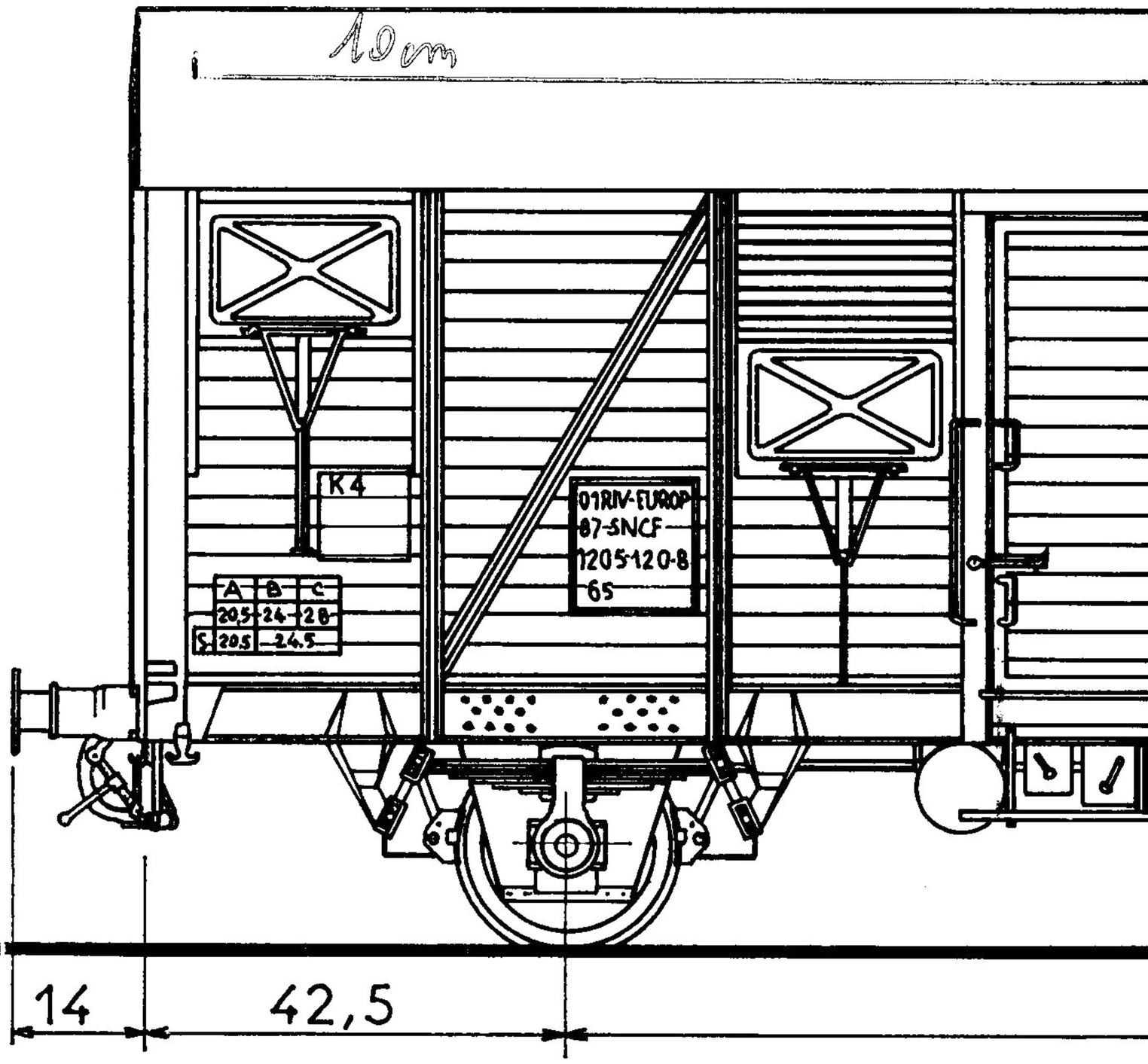
La limitation des fréquences des canaux de commande limite le nombre des engins de traction en service simultanément, nombre qui peut néanmoins être doublé par l'utilisation de la caténaire.

JOUEF envisage de réaliser, dans un proche avenir, des émetteurs échelonnés sur seize fréquences différentes avec une garantie totale de non-interférence d'un canal sur l'autre. Cette solution permettra de satisfaire tous les amateurs, car peu d'entre eux mettent en action seize convois simultanément (JOUEF envisage d'utiliser une partie de ces fréquences pour commander des accessoires tels qu'aiguillages ou passages à niveau. Le récepteur utilisé sera un peu plus volumineux (30 x 30 x 50 mm), quant à l'émetteur, il sera simplifié et privé du potentiomètre de réglage).

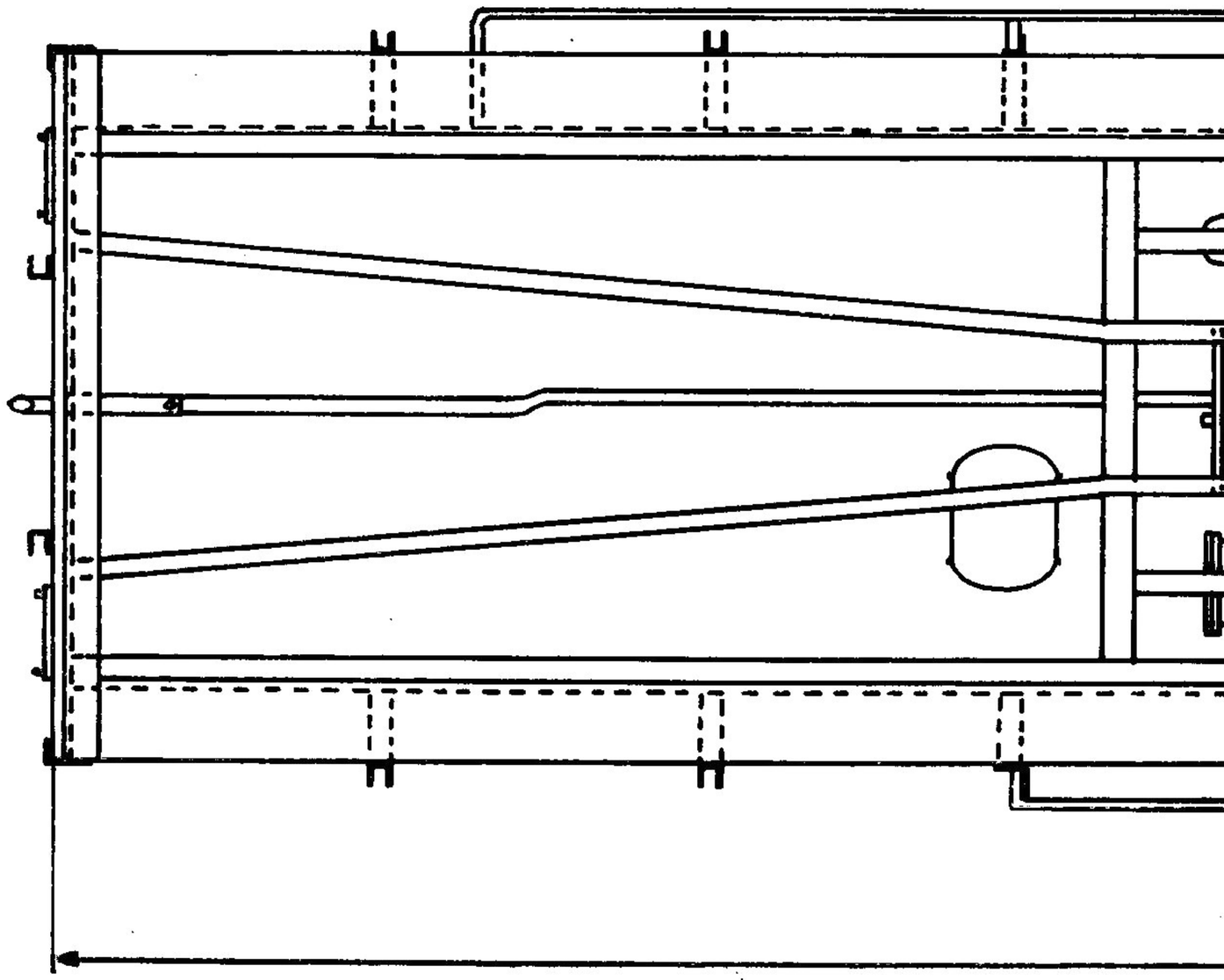
Pour une parfaite utilisation, ajoutons que le réseau doit être monté impeccablement (éclisses bien serrées) et que la voie (ainsi que les roues des machines) doit être absolument propre, car les mauvais contacts nuisent au bon fonctionnement du système.

(suite page 434)

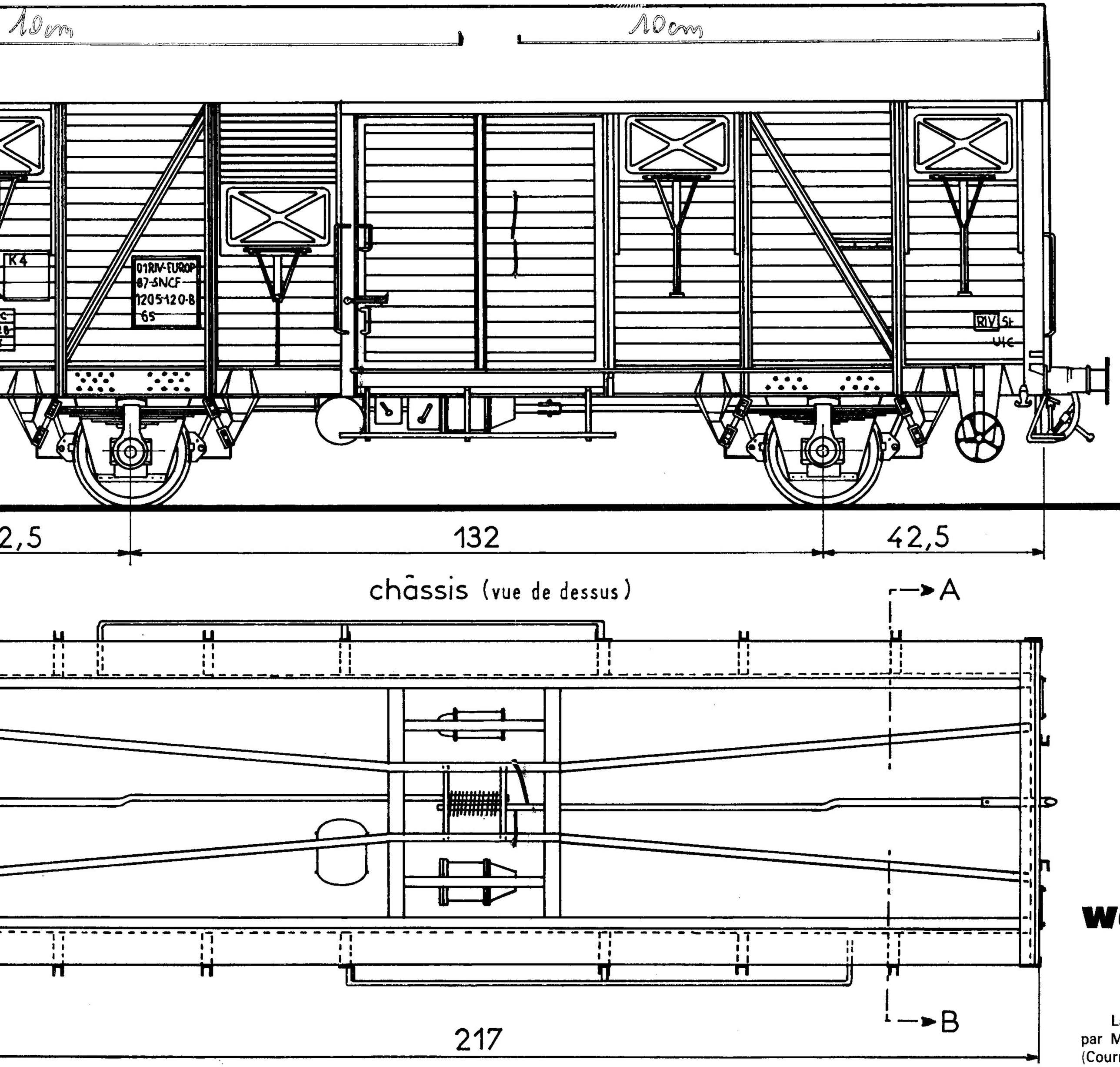
LE PLAN DU MOIS



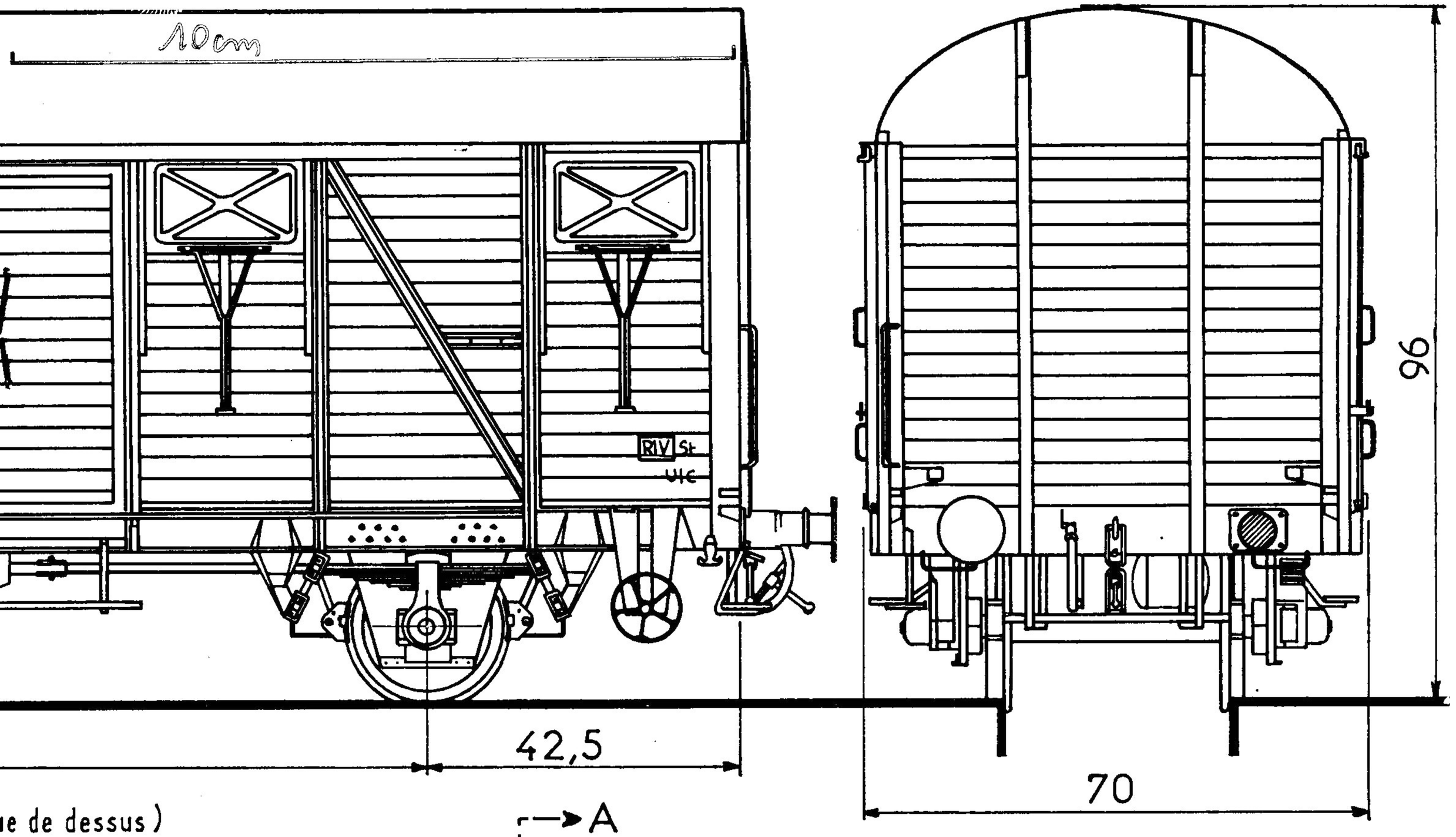
châss



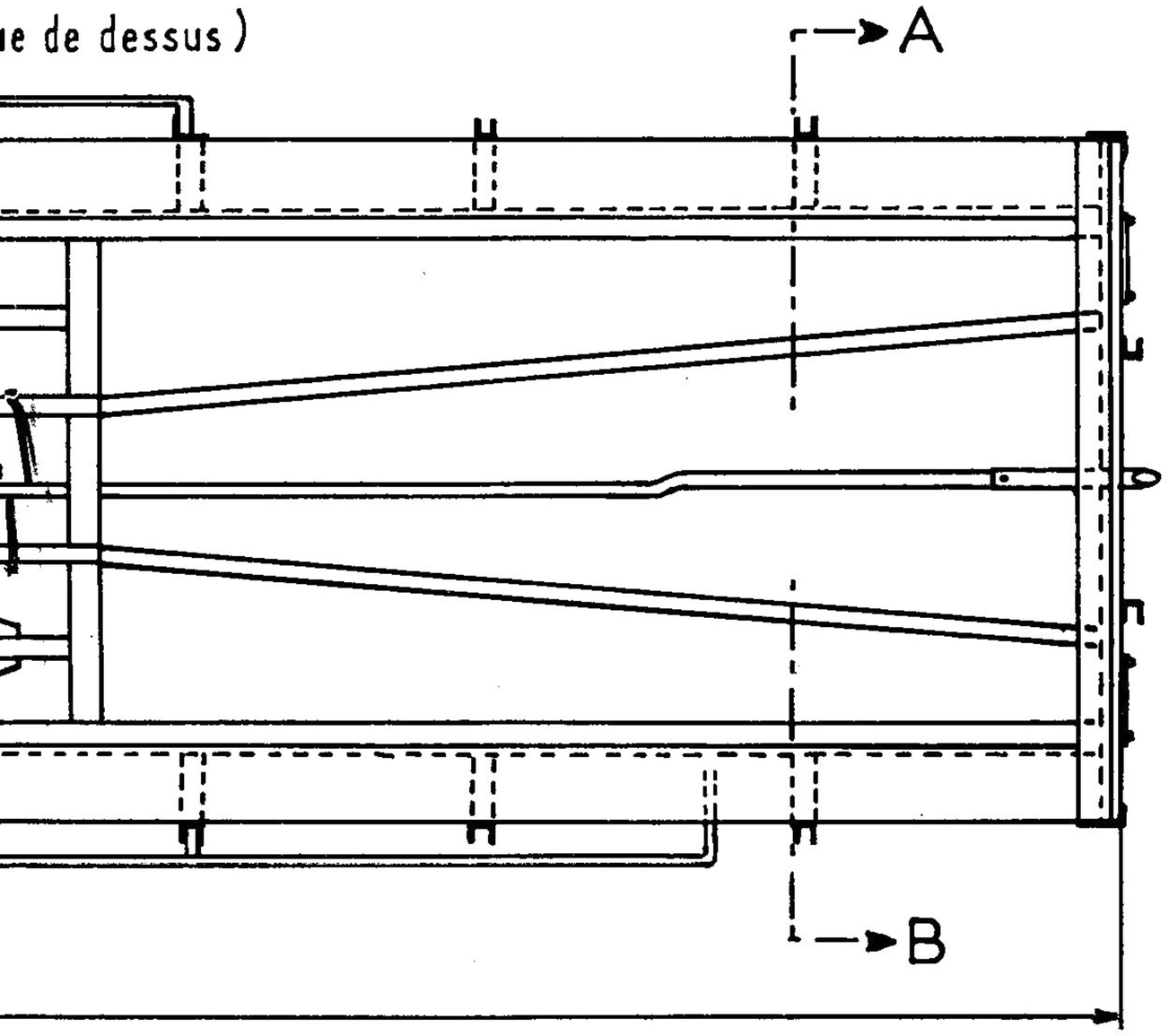
PLAN DU MOIS

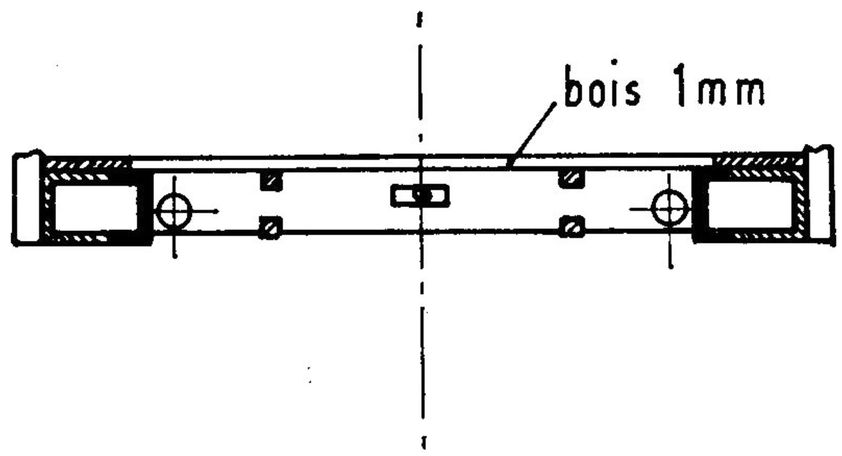

10cm
10cm
K4
01RIV-EUROP
87-SNCF
1205-120-8
65
RIV St
UIC
2,5
132
42,5
châssis (vue de dessus)
A
B
217

Echelle : 1/43



ue de dessus)





coupe AB

Wagon couvert K4

Type UIC - Version S.N.C.F.

Construction 1959

La construction (en série) de ce wagon a été décrite par Monsieur C. HAMANN dans notre précédent numéro. (Courrier du O, page 388).